CUSTOM IMPERATOR

A Horex chopper with plenty of international ingredients

Launched in the mid-1950s, the Horex Imperator is a true classic. Decades after the premiere of the bike, a creative American has now decided to build a real custom bike from a 1957 Imperator. And the whole thing became a truly international project, because parts and information for the conversion of this veteran bike came from all over the world. This Horex chopper is the motorcycle equivalent of a cocktail with plenty of international ingredients.

The Horex Imperator is now 70 years old This is due to the fact that a first prototype was presented to the professional world in Germany as early as 1951. During its construction, the Imperator underwent numerous changes. Regular production of the Imperator400 model began in 1956. This engine is often referred to as the Series 7 because all part numbers start with seven. The factory made regular improvements, especially on the lubrication system. An improved, enlarged and updated model, the 23 Series, appeared in 1958. The engine was enlarged to 450cc and other performance improvements were made. This motorcycle was primarily intended for the American market and carried the Zundapp Citation emblem overseas.

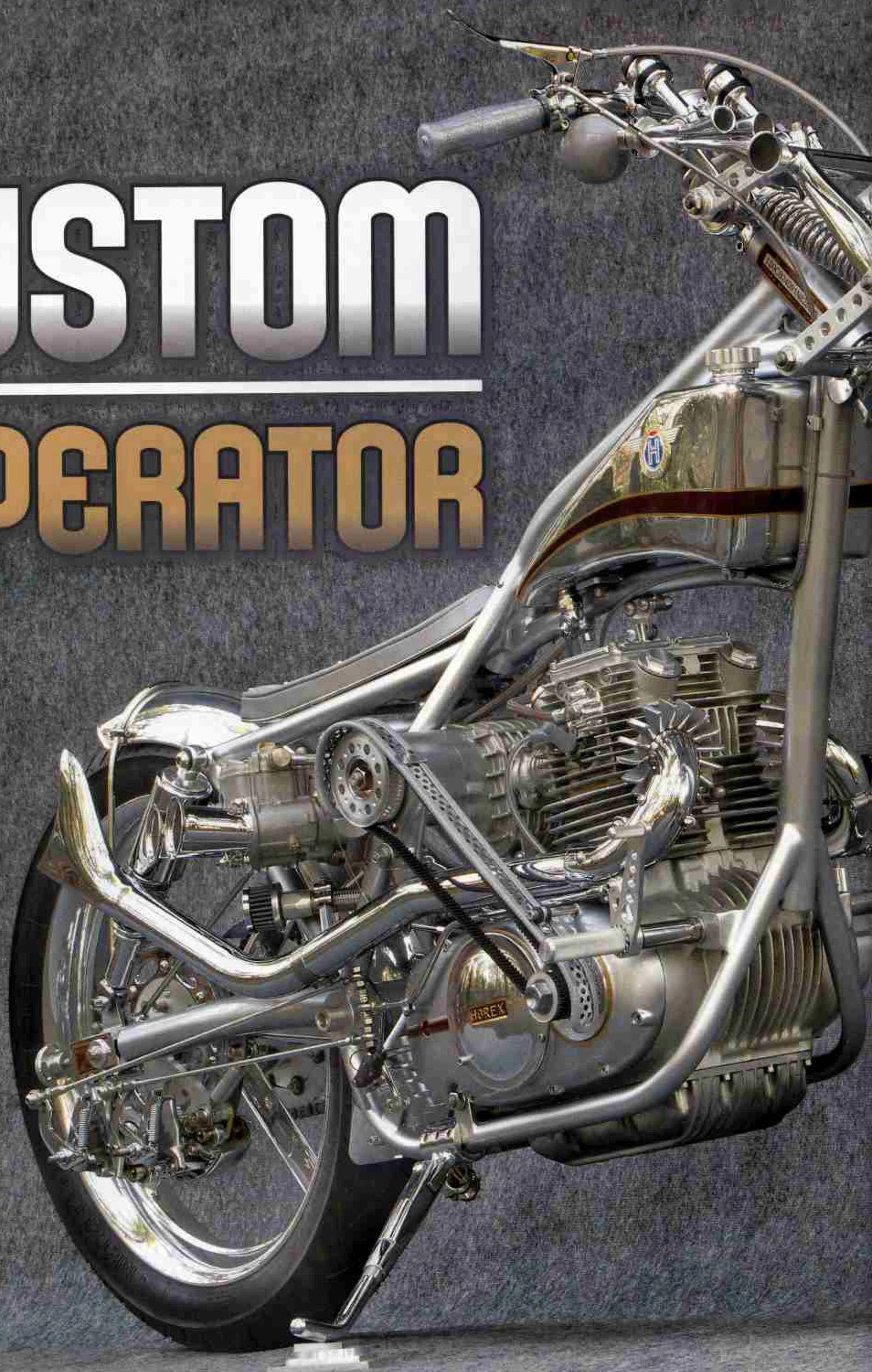
However, it was also sold in Germany as the Imperator 450S. In 1960, the model was discontinued by the manufacturer. However, this was not the end of its history. Engine specialists such as Friedel Münch, Uli Siebrasse, Wolfgang Kayser and other workshops in Germany continued to manufacture parts and offered performance improvements such as aluminium cylinders with large bores, racing camshafts and additional main bearings. Friedel Münch finally received the original factory tooling and began building completely improved engines. In 1969, he joined forces with an American, Floyd Clymer. They planned to produce motorbikes with an enlarged 590 cc version of the Münch-Imperator engine in a Italjet chassis. They called this model the Indian Roadster 600, of which a working prototype was built. Münch also fitted one of his engines to a Rickman-Metisse frame. However, Floyd Clymer died suddenly and production plans were never realised.

In the many years since, loyal followers in Germany have continued to restore and ride the Imperator. And, there is the American mentioned at the beginning who is responsible for the chopper shown here. The Stones Motorcycle grame with 37 degree rake was made in Massachusetts. The camshaft, the 493cc kit, the dry clutch, the rebuilt crankshaft and, of course, the 195 series were all sourced from Germany.

The forks and paint by RHJ RetroNation, the seat by Ramon Vasquez (The Upholstery Zone), and the CP Carrillo Billet pistons came from California. In addition, the polishing and coating work was done by Meclec in Fresno, California. The machine is equipped with a Weber 40 DCOE carburettor from Italy, a Japanese Aisin AMR300 compressor and an Indian rev counter, Canadian 21-inch Cosmic Motoworks billet wheels, tyres from Indiana and a Powerdynamo vape alternator and ignition from Czechoslovakia. All in all, the Imperator Chopper is probably indeed something like the motorbike equivalent of a cocktail with plenty of international ingredients!

Text & photos: Sandy_a.K.a_Jake

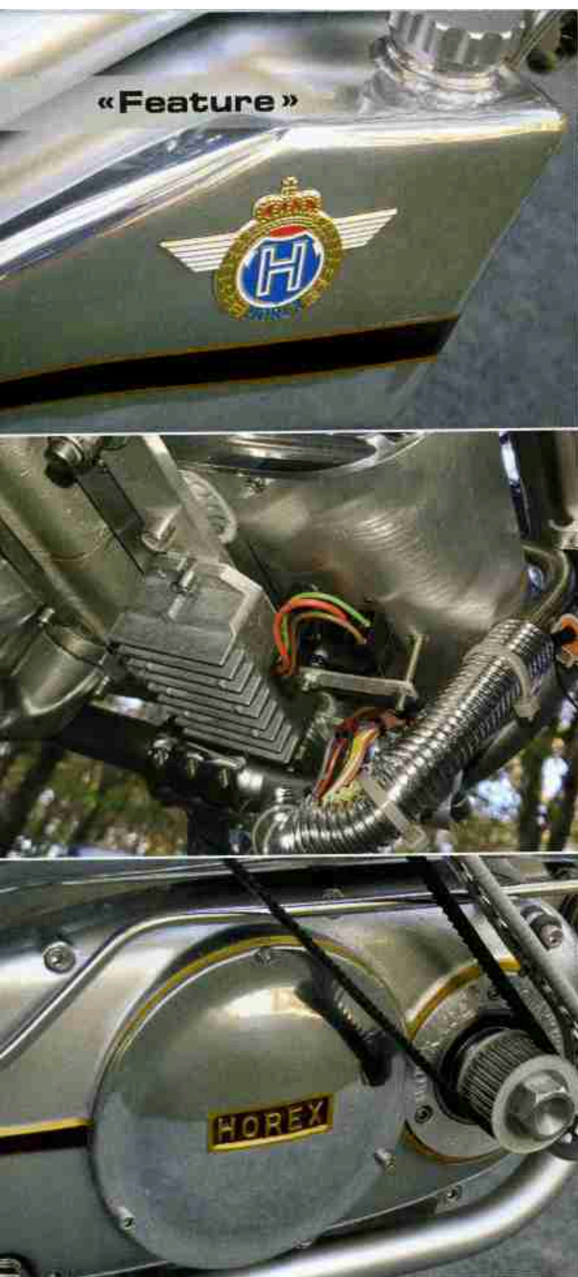
CUSTOM IMPERATOR



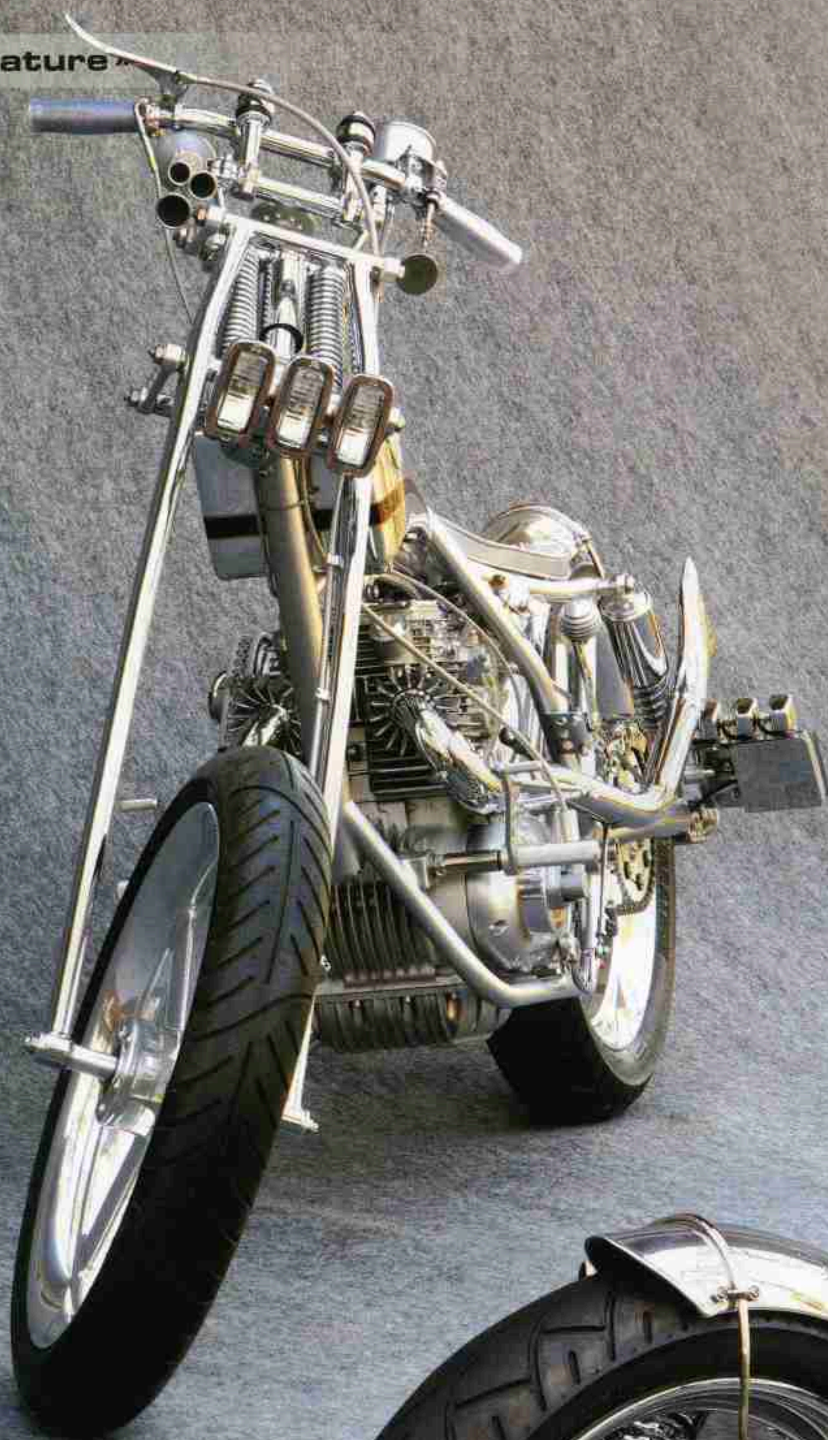
Horex-Chopper mit reichlich internationalen Zutaten

Mitte der Fünfziger auf den Markt gebracht, ist die Horex Imperator ein wahrer Klassiker. Jahrzehnte nach der Premiere des Bikes hat nun ein kreativer Amerikaner beschlossen, ein waschechtes Custom-Bike aus einer Imperator von 1957 zu bauen. Und das Ganze wurde zu einem wahrlich internationalen Projekt, denn Teile und Informationen für den Umbau des Veteranen kamen aus der ganzen Welt. Der Horex-Chopper ist das Motorradäquivalent eines Cocktails mit reichlich internationalen Zutaten.





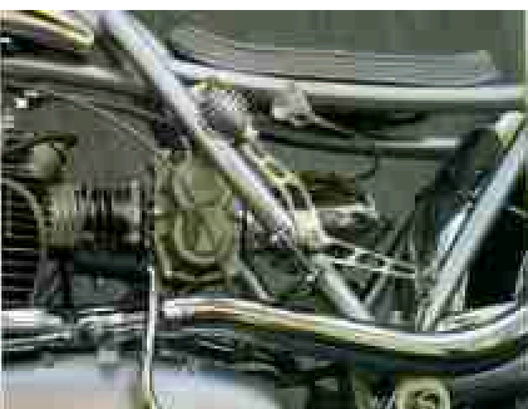
Genau genommen hat die Horex Imperator nun schon 70 Jahre auf dem Buckel. Das liegt daran, dass ein erster Prototyp bereits 1951 in Deutschland der Fachwelt vorgestellt wurde. Während seiner Bauzeit erfuhr die Imperator zahlreiche Änderungen. Die reguläre Produktion des Imperator-400-Modells begann 1956. Dieser Motor wird oft als Serie 7 bezeichnet, da alle Teilenummern mit Sieben beginnen. Das Werk nahm regelmäßig Optimalisierungen vor, insbesondere am Schmiersystem. Ein verbessertes vergrößertes und aktualisiertes Modell, die Serie 23, erschien 1958. Der Motor wurde auf 450 ccm vergrößert, und andere Leistungsverbesserungen wurden auf den Weg gebracht. Dieses Motorrad war in erster Linie für den amerikanischen Markt bestimmt und trug das Emblem der Zundapp Citation nach Übersee.



Es wurde aber auch in Deutschland als Imperator 450 verkauft. 1960 stellte man das Modell jedoch von Herstellerseite ein. Dies war jedoch nicht das Ende seiner Geschichte. Motorspezialisten wie Friedel Münch, Uli Siebrasse, Wolfgang Kayser und andere Werkstätten in Deutschland stellten weiterhin Teile her und boten Leistungsverbesserungen wie Aluminiumzylinder mit

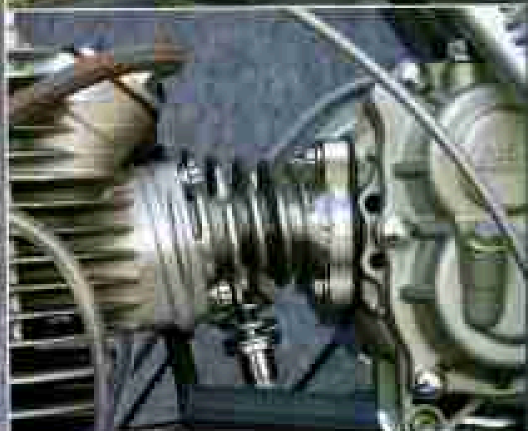
großer Bohrung, Rennnockenwellen und zusätzliche Hauptlager an. Friedel Münch erhielt schließlich das ursprüngliche Werkswerkzeug und begann mit dem Bau komplett verbesserter Motoren. 1969 schloss er sich einem Amerikaner, Floyd Clymer, an. Sie planten, Motorräder mit einer vergrößerten 590-ccm-Version des Münch-Imperator-Motors in einem Chassis von Italjet herzustellen. Man nannte dieses Modell Indian Roadster 600, wovon ein funktionierender Prototyp gebaut wurde.

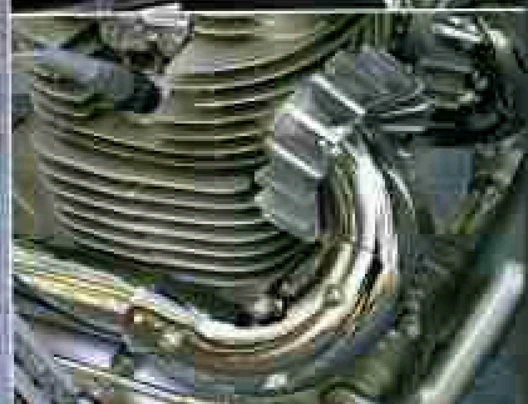
Münch baute auch einen seiner Motoren in einen Rickman-Metisse-Rahmen ein. Floyd Clymer starb jedoch plötzlich und Produktionspläne wurden nie verwirklicht.

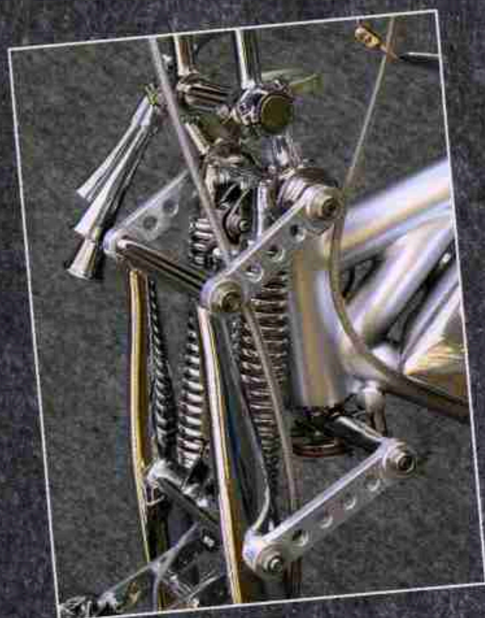












In den vielen Jahren seitdem haben treue Anhänger von Horex in Deutschland die Imperator-Modelle weiter restauriert und gefahren. Und es gibt den eingangs erwähnten Amerikaner, der für den hier gezeigten Chopper verantwortlich ist. Der Stones-Motorcycle-Co-Rahmen mit 37 Grad Rake ist in Massachusetts hergestellt worden. Aus Deutschland wurden die Nockenwelle, das 493-ccm-Kit, die Trockenkupplung, die umgebaute Kurbelwelle und natürlich der 1957er Serie-7-Horex-Imperator-Originalmotor selbst geliefert. Aus Kalifornien kamen die Gabel, der Sitz von Ramon Vasquez (The Upholstery Zone) und die CP-Carrillo-Billet-Kolben. Außerdem wurden das Polieren und die Beschichtungsarbeiten von Meclec im kalifornischen Fresno erledigt. Die Maschine ist mit einem Weber-40-DCOE-Vergaser aus Italien, einem japanischen Aisin-AMR300-Kompressor und einem indischen Drehzahlmesser, kanadischen 21-Zoll-Cosmic-Motoworks-Billet-Rädern, Reifen aus Indiana und einer Powerdynamo-Vape-Lichtmaschine sowie Zündung aus der Tschechoslowakei ausgestattet. Alles in allem ist der Imperator-Chopper wohl tatsächlich so etwas wie das Motorradäquivalent eines Cocktails mit reichlich internationalen Zutaten!

Text & Fotos: Sandy_a.k.a_Jake

